

## ESPAÇOS URBANOS, ESPAÇOS DE PASSAGEM E SUBJETIVIDADE: UM ESTUDO SOBRE ESTAÇÕES RODOVIÁRIAS A PARTIR DA PSICOLOGIA AMBIENTAL

**Rafaela Bohrer Rotuno**

Universidade do Extremo Sul Catarinense – UNESC

E-mail: [rafaelabohrer@outlook.com](mailto:rafaelabohrer@outlook.com)

**Bruno Silva Silveira**

Universidade do Extremo Sul Catarinense

E-mail: [bruno-silvasilveira@unesc.net](mailto:bruno-silvasilveira@unesc.net)

**Teresinha Maria Gonçalves**

Universidade do Extremo Sul Catarinense

E-mail: [teresaakira@gmail.com](mailto:teresaakira@gmail.com)

### **Resumo:**

Este estudo se localiza no âmbito da Psicologia Ambiental e buscou compreender se os espaços das estações rodoviárias se constituem como espaços de lugares ou de não lugares. A área de estudo desta pesquisa se delimitou em duas estações rodoviárias situadas nas cidades de Criciúma (SC) e Porto Alegre (RS). A metodologia utilizada foi pautada por uma abordagem qualitativa, do tipo descritiva. Os principais instrumentos de busca de dados foram as observações sistemáticas e as entrevistas semiestruturadas. A pesquisa demonstrou que as estações rodoviárias estudadas se constituem não lugares para a maioria das pessoas entrevistadas. No entanto, as observações sistemáticas propiciaram reflexões importantes sobre esses espaços, que não são apenas lugares de passagem, mas espaços coletivos, abertos para todos e que trazem sentimentos diversos para seus usuários.

**Palavras-chave:** Identidade de lugar; memória coletiva; intersubjetividade; poética do espaço.

## URBAN SPACES, SPACES OF PASSAGE AND SUBJECTIVITY: A STUDY ON BUS STATIONS BASED ON ENVIRONMENTAL PSYCHOLOGY

### **Abstract:**

This study is located within the scope of Environmental Psychology and sought to understand whether the spaces of bus stations are spaces of places or non-places. The study area of this research was delimited in two bus stations located in the cities of Criciúma (SC-Brazil) and Porto Alegre (RS-Brazil). The methodology used was guided by a qualitative, descriptive approach. The main data search instruments were systematic observations and semi-structured interviews. The research showed that the bus stations studied are not places for most of the people interviewed. However, systematic observations provided important reflections on these spaces, which are not just places of passage, but collective spaces, open to everyone and that bring different feelings to their users.

**Keywords:** Place identity; collective memory; intersubjectivity; poetics of space.

## **ESPACIOS URBANOS, ESPACIOS DE PASO Y SUBJETIVIDAD: UN ESTUDIO SOBRE LAS ESTACIONES DE AUTOBUSES DESDE LA PSICOLOGÍA AMBIENTAL**

### **Resumen:**

Este estudio se ubica en el ámbito de la Psicología Ambiental y buscó comprender si los espacios de las estaciones de bus son espacios de lugares o no lugares. El área de estudio de esta investigación se delimitó en dos estaciones de bus ubicadas en las ciudades de Criciúma (SC-Brasil) y Porto Alegre (RS-Brasil). La metodología utilizada fue guiada por un enfoque descriptivo cualitativo. Los principales instrumentos de búsqueda de datos fueron las observaciones sistemáticas y las entrevistas semiestructuradas. La investigación mostró que las estaciones de autobuses estudiadas no son lugares para la mayoría de las personas entrevistadas. Sin embargo, las observaciones sistemáticas aportaron importantes reflexiones sobre estos espacios, que no son solo lugares de paso, sino espacios colectivos, abiertos a todos y que aportan diferentes sensaciones a sus usuarios.

**Palabras-clave:** Identidad de lugar; memoria colectiva; intersubjetividad; poética del espacio.

### **Introdução**

A Psicologia Ambiental tem uma grande conexão com o urbano já a partir de sua história, com os estudos de Proshansky, Fabian e Kaminoff (1987), psicólogos norte-americanos, e tem se desenvolvido no Brasil na análise de praças e parques urbanos, assim como por meio de estudos sobre o ambiente escolar e outros espaços.

O foco dos estudos se direcionou a um ambiente urbano pouco pesquisado em psicologia ambiental, que são as estações rodoviárias, vistas comumente como um lugar simplesmente de passagem. Observar esse espaço requer uma sensibilidade integrada à percepção. As paisagens produzidas pelos ambientes são introjetadas pelo sujeito e compõem a sua subjetividade.

Guattari (1990), em “As Três Ecologias”, traz a coexistência de três sistemas ecológicos: meio ambiente, relações sociais e subjetividade humana. Lipovetsky e Serroy (2015) apontam que estamos na hipermodernidade<sup>1</sup>, mas para isso seria necessário revisitarmos nossas teorias e visões de mundo e, principalmente, percebermos o mundo social tal como ele é. Quais são os espaços urbanos que a maioria da população utiliza na hipermodernidade? Em uma cidade de médio porte como Criciúma e mesmo em uma cidade de grande porte como Porto Alegre, percebe-se que o ônibus ainda é um meio de transporte muito utilizado. E quem são esses sujeitos que utilizam esse meio de transporte?

---

<sup>1</sup> **Hipermodernidade** é o termo criado pelo filósofo francês Gilles Lipovetsky (2004) para delimitar o momento atual da sociedade humana. O termo “hiper” é utilizado em referência a uma exacerbação dos valores criados na Modernidade, atualmente elevados de forma exponencial.

Sabemos, segundo Proshansky, Fabian e Kaminoff (1987), que construímos nossos lugares em uma relação de duas dimensões: o lugar se apropria de nós, e nós nos apropriamos dele. O termo “apropriação do espaço” é um dos mais caros e utilizados para a Psicologia Ambiental. A curiosidade que nos inquieta nos levou a indagar como se sentem essas pessoas que, às vezes, ficam horas em uma rodoviária assistindo a chegadas e a partidas.

A motivação principal para a realização do estudo derivou da familiaridade da autora principal em frequentar esses dois espaços, pontos de partida e de chegada em suas viagens. Rio Grande do Sul, onde reside, e Santa Catarina, onde estuda. O sentimento de insegurança foi experimentado pela pesquisadora no sentido de estar sempre alerta, o que a impedia de ter momentos de descanso e tranquilidade nesses ambientes. Então fomos escutar os demais transeuntes e percebemos que esse sentimento não era comum a todos os entrevistados. Os que moram na região de Criciúma, na sua maioria, por exemplo, sentem-se familiarizados com o local e não experimentam esse sentimento de insegurança. Nos longos períodos de espera, ainda constroem devaneios com lembranças de sua infância: como era a rodoviária nesse tempo? Para além da viagem, a criança se distraía com as lojas, com as livrarias e com outros atrativos que se situavam nesse espaço.

Não podemos deixar de mencionar o processo de construção da subjetividade, que é extremamente complexo e contraditório, pois, ao construir nosso mundo subjetivo, introjetamos essas contradições e toda a dinâmica da realidade social. Damergian (2001) aponta que o processo de construção da subjetividade é “[...] fundamentalmente, uma experiência de intersubjetividade.” (DAMERGIAN, 2001, p. 89). Ou seja, a formação do Eu está intrinsecamente ligada às relações e trocas simbólicas realizadas com um Outro.

Proshansky, Fabian e Kaminoff (1987) contribuem, a partir da perspectiva da psicologia ambiental, com sua crítica para nos aprofundarmos nesta discussão. Segundo os autores, as teorias de personalidade descrevem um sujeito social e simbólico, mas raramente atribuem a esse sujeito seu corpo físico e os impactos da interação desse corpo com o ambiente na subjetividade. Ressaltam que no processo de formação de identidade, entende-se também subjetividade, o sujeito não internaliza apenas a dinâmica da realidade social, mas também os ambientes onde essas relações significativas acontecem, formando o que denominam “identidade de lugar”.

Ao adentrar as funções que a “identidade de lugar” desempenha, apontam a “função de reconhecimento”, que implica no tempo em que as pessoas ficam em ambientes

físicos para que se adaptem e obtenham satisfações nesses ambientes. Portanto, o estudo procurou saber se os ambientes das rodoviárias proporcionam satisfação, segurança e bem-estar, necessários para a apropriação do espaço e para a construção da identidade de lugar. Se existe essa identidade, o ambiente é considerado realmente um lugar (PROSHANSKY; FABIAN; KAMINOFF, 1987).

A rodoviária de Porto Alegre, por ser a rodoviária da capital de um estado, recebe passageiros interestaduais e até do exterior devido sua proximidade com o Uruguai e a Argentina. Isso configura uma população heterogênea que, muitas vezes, precisa pernoitar na rodoviária à espera da próxima conexão. Como consequência, esse espaço montou uma estrutura mínima, que contém espaços para banho, sanitários e locais de refeições, diferentemente do que ocorre na rodoviária de Criciúma.

O intenso movimento de pessoas pelos boxes, pelas lanchonetes e pelos corredores dá a impressão de um platô no qual os sujeitos esperam sua próxima “nave” em busca de seus destinos. De certa forma, percebe-se o início da apropriação desse espaço, que por alguns momentos lhes dá o mínimo de segurança nessa empreitada da sua viagem.

Há que se estar atento aos diversos horários. Por exemplo, nas madrugadas, os moradores de rua e outras pessoas em estado de vulnerabilidade social procuram a rodoviária como refúgio.

Hoje, estamos ávidos por discutir, no escopo das ciências ambientais, novas formas de viver, buscando responder ao questionamento: o outro mundo é possível? Alberto Acosta (2016) nos traz em seu livro “O bem viver” essa possibilidade dentro desse novo mundo, e a Terra, com seus mais de sete bilhões de habitantes (WORLD BANK GROUP, 2020), por certo, tem que passar pela valorização e pela qualificação dos espaços coletivos.

Essas percepções sobre rodoviárias no Brasil podem também ser estendidas para estações de metrô ou de trens urbanos. No Brasil, o ônibus ainda continua sendo um meio de transporte muito utilizado dentro e entre as cidades e pelos mais pobres no deslocamento por longas distâncias. Além disso, nem todo mundo pode se locomover por avião, não só pela situação atual de estarmos em uma pandemia<sup>2</sup>, mas também pelo alto custo das passagens aéreas.

---

<sup>2</sup> Esse artigo foi escrito em 2020, ano em que a Organização Mundial da Saúde declarou a pandemia pelo Coronavírus. Dessa forma os espaços coletivos de passagem, como rodoviária e aeroportos, foram fechados ou abertos com severas restrições e aumento do preço das passagens aéreas.

Segundo os autores estudados, como Gonçalves (2007), Bachelard (1993) e Sennet (2018), o ambiente, a representação dele dentro de si, pode apaziguar o coração das pessoas e trazer uma sensação de alívio, proteção e refúgio. A configuração espacial dos ambientes tem muito a ver com o processo de identificação das pessoas com tais ambientes. Dessa forma, a Psicologia Ambiental vem emprestar uma grande contribuição para os estudos dos ambientes públicos e/ou coletivos e contribuir para a qualidade dos ambientes urbanos. Sennett (2018) fala da necessidade de humanizar as espacialidades urbanas como um antídoto para o sentimento de anestesia – indiferença – que é vivenciado hoje em nossa sociedade contemporânea.

A pesquisa teve como principal objetivo compreender se os espaços das estações rodoviárias de Criciúma (SC) e de Porto Alegre (RS) se constituem espaços de lugares ou de não lugares, bem como observar o modo como os usuários os utilizam.

## **Metodologia**

A metodologia utilizada foi pautada em uma abordagem qualitativa, do tipo descritiva, que, segundo Godoy (1995), envolve a obtenção de dados descritivos sobre pessoas, lugares e processos interativos pelo contato direto do pesquisador com a situação estudada, procurando compreender os fenômenos segundo a perspectiva dos sujeitos, ou seja, dos participantes da situação em estudo.

A pesquisa se localiza no âmbito das ciências humanas (Psicologia) e segue o pressuposto de que os pesquisadores que adotam essa abordagem, segundo Goldenberg (2005), não defendem o modelo único de pesquisa para todas as ciências, baseada no modelo das ciências da natureza. Portanto, a representatividade da pesquisa pelas suas amostras não se resumiu ao método estatístico, mas, sim, aconteceu também pelo detalhamento metodológico e pela profundidade da análise dos dados.

O coletivo da pesquisa foi composto por 15 sujeitos frequentadores das rodoviárias de Criciúma e Porto Alegre. Os critérios para a escolha dos participantes foram: ter idade de 18 anos ou mais, disponibilizar-se a participar da pesquisa e ser frequentador/a das rodoviárias supracitadas. A coleta de dados referente à rodoviária de Porto Alegre foi feita por meio da observação sistemática, em um período de seis meses, sendo que as observações foram quinzenais, totalizando 12 sessões de observação de duas horas cada, nas quais a pesquisadora esteve focada na dinâmica dos espaços observados.

Tais observações ocorreram também na rodoviária de Criciúma, no entanto, as entrevistas restringiram-se somente ao espaço desta rodoviária. As entrevistas empregadas na rodoviária de Criciúma foram do tipo semiestruturada com perguntas abertas, ou seja, as pessoas respondiam narrando suas experiências ao estar nas estações rodoviárias, seus sentimentos e suas lembranças.

## **Resultados de pesquisa**

Na análise das entrevistas, observou-se que o sentimento de pertencimento ao lugar foi expresso pelos moradores de Criciúma. Sentem-se mais seguros e possuem memórias vinculadas àquele ambiente, principalmente memórias de infância, características de um lugar, pois, de acordo com Augé (1994), na vida das pessoas, o lugar é um local de pertencimento. Exemplo disso foram os depoimentos das pessoas idosas:

Quando estou aqui esperando o ônibus lembro das viagens da minha infância onde conhecia outras crianças e brincávamos e corriamos pelo espaço da rodoviária. Também lembro dos momentos emocionantes das despedidas de parentes que vinham nos visitar, ou também da chegada deles [sic] (ENTREVISTADO, 2020)

De modo contrário, os não residentes na região veem a rodoviária como um local de passagem, que não apresenta nenhum significado ao sujeito que o frequenta. Também se observou que os entrevistados que não residiam em Criciúma se sentiam inseguros no local: “Sinto-me insegura, pois é um lugar desconhecido e tenho medo de ser assaltada e dos pedintes e das pessoas que me abordam” [sic] (ENTREVISTADO, 2020).

Esse depoimento nos remete a Halbwachs (2006, p.28) ao falar de memória individual e memória coletiva. A entrevistada dá um testemunho de sua experiência de estar no local, no entanto, o medo está no imaginário coletivo de que lugares como rodoviárias possam ser inseguros. Como aponta o autor:

[...] o ser sensível, é uma espécie de testemunha que vem depor sobre o que viu, e o *Eu* que realmente não viu, mas que talvez tenha visto outrora e talvez tenha formado uma opinião com base no testemunho de outros. Assim, quando voltamos a uma cidade em já havíamos estado o que percebemos nos ajuda a reconstituir um quadro de que muitas partes foram esquecidas. Se o que vemos hoje toma lugar no quadro de referências de nossas lembranças antigas, inversamente essas lembranças se adaptam ao conjunto de nossas percepções do presente.

Nessa perspectiva do autor citado, o medo e a insegurança podem fazer parte do imaginário da população que vê nesses espaços de passagem ambientes inseguros e até hostil, segundo a percepção de cada sujeito. Ao falar de espaço em psicologia ambiental, Proshansky, Fabian e Kaminoff (1987), enfatizam a presença de outros sujeitos como parte destes, logo a insegurança, traduzida na fala do “medo de ser assaltada”, também remete a Graham (2016) que aponta para a criação da imagem um Outro perigoso que precisa ser combatido ou evitado dentro da própria sociedade, percebe-se a imagem desse Outro nos pedintes que passam pela rodoviária.

A partir das observações sistemáticas referentes à rodoviária de Criciúma, constatou-se que ela é um ambiente triste, o qual não oferece aconchego nem segurança. Já a rodoviária de Porto Alegre, oferece locais mais privativos para o descanso, com lanchonetes e locais de higienização abertos 24 horas, possibilitando mais conforto aos seus usuários.

A partir das entrevistas realizadas em Criciúma, concluiu-se que não houve apropriação do espaço. Gonçalves (2007), ao falar do conceito de espaço a partir da perspectiva da categoria de território, resgata que o espaço é compreendido como conceito amplo no qual o sujeito constrói os seus lugares. Já o território, no entendimento da autora, é um espaço habitado, imbricado numa rede de relações de poder, disputa e identificação coletiva, de grupos ou classes sociais.

Bonnemaison (2002) traz que o território é o contraponto do espaço geográfico. Segundo o autor, há uma relação dialética entre espaço e território. O território é disputa de poder, mas também é afetividade, subjetividade. Diríamos, nos reportando a Habermas (2004) que o território é a dinâmica da intersubjetividade.

O processo de identidade, para a Psicologia Ambiental, dá-se em vários níveis, como, por exemplo: pessoal, pela identidade do eu, ou seja, o processo de construção do mundo interno a partir do interjogo dialético com o mundo externo (DAMERGIAN, 2001); identidade de projeto, com a construção de projetos de vida a partir de uma postura autônoma do sujeito que constrói estratégias, mesmo em um mundo adverso para realizar seus sonhos (FOLLMANN, 2012); identidade cultural, que, segundo Claval (1999), é dada pela herança cultural de cada sujeito, os valores de seu contexto social. Para Stuart Hall (1992), a identidade cultural, na sociedade contemporânea, passa por questionamentos como “que sujeitos somos?”, fundamentando que o sujeito pós-moderno tem uma subjetividade fragmentada pela dinâmica do mundo no momento histórico em que vivemos, início de

milênio e de século, no qual o mundo virtual predomina sobre o mundo real, levando o sujeito a um vazio existencial.

As redes sociais passam valores e mitos com os quais as pessoas se identificam e a identidade de lugar, que segundo Tuan (2015) decorre da experiência do sujeito com o espaço, o que é reiterado por Tassara e Rabinovich (2001). Para Santos (2006), o espaço transformado em território provoca no sujeito um sentimento de posse e pertencimento e, por conseguinte, a sua identificação com o lugar. Já Proshansky, Fabian e Kaminoff (1987) apontam para a identidade de lugar como uma subestrutura do *self*, composta de cognições (memórias, lembranças) sobre o ambiente físico.

Pol (1996), em seus estudos de Psicologia Ambiental, apresenta a tese de que o processo de apropriação do espaço se dá por uma via de mão dupla. Apropriamo-nos do espaço e o espaço se apropria da gente. Para Pol (1996), o lugar é o entorno do sujeito, local onde ele se apropria, significa e coloca suas marcas.

Ainda segundo Pol (1996), o processo de apropriação se desenvolve em várias etapas: personificação, identificação, cultivação, sentimento de pertencimento e defesa do lugar. A identidade de lugar se dá pela construção do imaginário pessoal por meio do imaginário coletivo, em que são gestadas as raízes culturais das percepções de toda a comunidade, seja ela bairro, cidade ou país. Os estudos de Psicologia Ambiental sobre os lugares evidenciam em várias pesquisas sobre a casa, a rua, as calçadas e os espaços públicos que esses lugares fazem parte de um espaço maior e são apropriados material, social e simbolicamente pelo sujeito.

Para Tuan (2015), o espaço é mais abstrato que o lugar. “O que começa como espaço indiferenciado transforma-se em lugar à medida que conhecemos melhor e o dotamos valor” (TUAN, 2015, p. 13).

Um espaço em si, no entendimento de Góis (2005), não constitui um lugar até que seja efetivamente investido de significações. “Transformar espaços em lugares é identificar-se, é transformar em algo que reflita a identidade de um grupo e de uma comunidade.” (GÓIS, 2005, p. 104).

Na geografia, o conceito de lugar está ligado aos espaços que nos são familiares, os quais fazem parte de nossa vida. O lugar é o *locus* da construção de nossa identidade e permite a conexão com diferentes lugares, imaginários e culturas.



Conforme Rios (2021), para Heidegger, a consciência não é algo abstrato, é consciência de alguma coisa, algo concreto. Ela é alimentada pelo mundo vivido, e o mundo vivido, esquecido no inconsciente, é intencional. Portanto, as lembranças podem ocorrer nos caminhantes que estão à espera do prosseguimento de sua viagem, são lembranças de um mundo vivido.

Levinas e Bachelard (apud RIOS, 2021), na obra “Fenomenologia e imaginação” (1993), ressaltam a importância do espaço do imaginário. No imaginário de alguns entrevistados, as estações rodoviárias são lugares de passagem que trazem sentimentos diversos. O não lugar reflete uma consciência móvel e impulsiona um sentimento de alienação com o lugar, de não pertencimento, portanto, a pesquisa nos incita a refletir sobre esses espaços como locais de constituição da subjetividade, que muitas vezes passam despercebidos para muitos pesquisadores. Os espaços coletivos, as multidões, o silêncio da espera, o que tudo isso traz concretamente ao sujeito? Pensar essas coisas nos leva a pensar em todos os significados que representam as estações rodoviárias, ferroviárias ou de metrô.

Segundo Levinas (2000), Bachelard, em seus primeiros trabalhos, propõe uma psicanálise do imaginário, material que atua nas obras poéticas. Em “A poética do espaço” (1993), Bachelard trabalha com expressões do inconsciente, ou seja, a imaginação, as lembranças das velhas casas, as lembranças dos lugares de infância e também as lembranças das viagens. Em seu devaneio, Gonçalves (2010), ao contar sua história de vida, relata as lembranças das viagens de trem movido a carvão. O trem, como uma serpente, deslizava pelas curvas das margens do rio até chegar à estação de Criciúma. Então, ele parava um tempo maior, e os vendedores de frutas, defumados e todo tipo de coisas que produziam entravam nele ou se aproximavam de suas janelas. Para as crianças, essas paradas mais prolongadas eram uma festa.

Hoje, esse cenário de “mercado persa” se apresenta nas rodoviárias, mas em lojas físicas e estabelecidas, que não têm a poética da estação ferroviária. Contudo, uma das entrevistadas expressou essa poética das suas lembranças de infância ao falar das brincadeiras com as crianças. Embora o trem tenha uma evocação mais poética, tem um caminho que é só dele, os trilhos, e antigamente tinha a fumaça que saía de suas chaminés. Bachelard (1993, p.11) nos traz que: “a imagem tem um início na consciência individual e pode ajudar-nos a reconstituir a subjetividade das imagens e a medir a sua amplitude, a força, o sentido da transubjetividade da imagem. A poética é, com efeito, essencialmente variacional.”.

Butierrez menciona que Heidegger trata a identidade pessoal como resultante de uma constelação de estruturas existenciais (AIZPITARTE, 2021). O Ser, o Estar Aqui, não permite descuidar de suas relações com os outros (AIZPITARTE, 2021).

Segundo Pineda (2021), Heidegger tem a ideia de que o ser humano é um ser no mundo no sentido de estar vinculado a um espaço de significação básica. Esse espaço de significação é estar com os outros, por isso o uso da palavra *Dasain*, que significa o ser que está aqui. Se o ser é o ser no mundo, o mundo se abre para todos, para o coletivo. A ideia central é que existe uma experiência originária do pertencimento ao entorno de significações que nos é familiar, então poderíamos aqui nos reportar ao conceito de identidade de lugar de Proshansky, Fabian e Kaminoff (1987) e Tuan (2015).

A pesquisa demonstrou que para as pessoas entrevistadas, individualmente, não existe um pertencimento ao lugar, mas, um pertencimento coletivo de que todos estão na mesma situação, ou seja, estão transitórios, estão em viagem, são os caminhantes que precisam de um lugar concreto e simbólico para prosseguir.

Os não lugares, ao contrário dos lugares, são lugares que não são lugares, pois não têm a presença efetiva do sujeito, não são apropriados por ele nem têm um sentido e um significado maior, de uma maneira geral. Estações rodoviárias, aeroportos, portos e motéis são lugares de passagem onde não há tempo nem investimento emocional para que se inicie um processo de apropriação (AUGÉ, 1994). Trabalha-se com a hipótese de que a estação rodoviária é um não lugar para a maioria das pessoas, por ser um lugar de passagem, transitório, muitas vezes inseguro (ou não seguro?).

Segundo Massey (2008), os espaços têm uma simultaneidade de trajetórias múltiplas. Cada um deles, quer direta ou indiretamente, influencia no comportamento dos sujeitos. Um espaço habitado, segundo Santos (2006), é constituído de lugares, de encontros, de interações, de disputa de poder e de presenças; já os não lugares são estratégias espaciais, segundo Massey (2008), que se denominam antiespaciais, pois não consideram a multiplicidade de sujeitos com suas respectivas histórias, percepções. Os lugares fazem parte de um espaço praticado e vivido, ou seja, são uma construção relacional.

Para Augé (1994), o não lugar corresponde empiricamente a um conjunto de construções com características muito diferentes dos lugares do cotidiano do sujeito. O autor apresenta como exemplos as redes de hotéis, os hipermercados, as autoestradas, os

aeroportos, dentre outros. Também procura compreender como esses lugares interferem e provocam mudanças na organização social – econômica – simbólica da sociedade.

Pensar os não lugares na perspectiva de Augé (1994) é pensar a espacialidade na perspectiva de movimento “caminhar, repousar, continuar”. Os caminhantes, principalmente os que fazem uso do transporte público, trazem consigo sonhos, esperanças, medos, dependendo da situação pessoal em que se encontram.

As rodoviárias, os aeroportos, as praças, as ruas e os hospitais são não lugares, um conceito que hoje os define como espaços de convívio social raso, sem memórias, sem significados. Vale lembrar que o conceito de não lugar é relativo, ou seja, o conceito de não lugar para um pode ser de lugar para outro. A apropriação desses espaços também é influenciada pelos atrativos, pelas comodidades e pelas seguranças. No caso da rodoviária, objeto deste estudo, ela pode significar também o momento de repouso e de descanso para muitos, dependendo dos atrativos e das comodidades que possa oferecer. Quem são os caminhantes? Essas pessoas fazem parte de uma multidão que precisa se locomover para alcançar outros caminhos. Ainda na perspectiva de Augé (1994), os não lugares são o oposto da casa, dos lugares corriqueiros, aos quais são atribuídas memórias. Grande parte da população não vivencia o espaço por onde passa. Para Charles Baudelaire (2007), o personagem *flâneur* lembra o transitório, o que flana, o que alça voo sem um destino preestabelecido. Não é o caso dos caminhantes das rodoviárias.

A rodoviária é um objeto construído no espaço da cidade; é um equipamento social imprescindível para a vida urbana. Já o espaço urbano é o local onde ocorrem as produções sociais, culturais e econômicas de uma cidade. É o produto de uma criação coletiva. A reunião dos elementos culturais/históricos de uma determinada cidade também é seu espaço emocional e de memória, que produz significado para cada pessoa. Para o caminhante que faz de maneira sistemática o caminho Porto Alegre-Criciúma, por exemplo, que é o caso da pesquisadora, com o tempo, as diversas rodoviárias pelas quais o ônibus passa já são identificadas por objetos culturais expostos em suas lojas e lanchonetes, então isso nos reporta a pensar se a rodoviária é realmente um não lugar. Scarduelli e Gonçalves (2020) apontam que o espaço urbano se transforma em local de movimentação de multidões. A construção das cidades como produto coletivo, de acordo com o seu tempo e a sua forma, produz singularidades (SCARDUELLI; GONÇALVES, 2020).

Magalhães (2002, p. 33) expõe como “[...] o espaço urbano, usado, vivido, e as imagens simbólicas e a memória que a ele se associam, constituem-se em poderoso instrumento de fortalecimento do vínculo entre cidade e cidadão, contrapondo-se à percepção de desterritorialização”. Avançando na discussão, as cidades, além de produzirem espaços e tempos sociais, também são formadas por um conjunto de imagens urbanas. A primeira imagem que nos vem à mente é elaborada a partir de características geográficas e paisagens físicas do espaço; a segunda imagem é arquitetônica, é distinta a partir das suas construções e edificações, incluídas as suas particularidades, como formas, cores e texturas. A terceira imagem é a da ação originada pela percepção do lugar (MAGALHÃES, 2002). A quarta imagem é o produto da relação entre o espaço geográfico, os edifícios e seus patrimônios como lugares pela população. Por fim, a quinta imagem é a memória sendo constituída no imaginário do sujeito.

### **Considerações finais**

A partir das informações coletadas, pode-se concluir que as estações rodoviárias podem ser um lugar ou um não lugar, dependendo da percepção de cada sujeito e das relações que se estabelecem nesses ambientes. São um não lugar quando não têm a presença efetiva do sujeito, ou seja, o sentimento de pertencimento não é apropriado por ele, não há um sentido e um significado maior. São locais de passagem que não apresentam nenhum significado ao indivíduo que os frequenta, mas podem ser um lugar quando o imaginário do sujeito é alimentado por suas lembranças, o que torna menos sofrida a espera.

Bachelard (1993), ao discutir o espaço privado da casa, aponta que quando o ambiente externo se mostra hostil, caótico e destrutivo é que a casa se torna mais convidativa, acolhedora e protetora, intensificando o significado desse lugar. Seguindo a lógica do autor, percebe-se que esse “não lugar” das estações rodoviárias impulsiona o sujeito ao seu destino, pois este passa a ser mais aguardado e desejado. Assim como a criança que questiona os pais sobre a demora da viagem, o itinerante que faz o trajeto de uma cidade a outra imerge na paisagem da trajetória e anseia por sua chegada. Fato evidenciado nas falas dos entrevistados das rodoviárias.

Ao falar do sujeito pós-moderno, Hall (1992) evoca um tempo que não mais existe, mas que somos forçados a acreditar que existe para que não nos sintamos sozinhos; um tempo de outro espaço no qual ainda seria possível uma vida coletiva compartilhada.

Continuando na perspectiva do autor, perceber a solidão, quer entre os jovens de todas as classes sociais, configurada em um vazio existencial que procura ser preenchido por horas a fio diante de seus celulares (GONÇALVES; LOPES; SILVEIRA, 2021), quer entre os frequentadores das rodoviárias, que dividem seu olhar entre o vazio e a tela. Poderíamos dizer que a solidão também se configura nesse espaço?

Os nordestinos, quando questionados sobre os três dias de viagem que fazem de ônibus de São Paulo ao nordeste, apontaram que não veem só o desconforto da viagem, mas também todas as paisagens singulares que passam por seus olhares (DAMERGIAN, 2001). De certo modo, assim é o jovem itinerante do contemporâneo, com desejos imensos de ver outras paisagens, outros mundos. Damo-nos conta, então, de que todo ser humano tem esse desejo de descobrir o mundo, de ver novos mundos, de criar novos lugares em outros espaços e territórios. A rodoviária, aparentemente, tão óbvia dentro dos espaços urbanos, causou-nos surpresa por proporcionar essas reflexões.

## **Referências**

- ACOSTA, Alberto. **O Bem Viver**: uma oportunidade para imaginar outros mundos. São Paulo: Editora Elefante, 2016.
- AIZPITARTE, Luciana Carrera. Comentários Bibliográficos. L. F. Butierrez, Heidegger y la identidad personal. **Revista Latino Americana de Filosofia**, [s.l.], v. 47, n. 1, 2021. Disponível: <https://doi.org/10.36446/rlf2021275>. Acesso em 13/10/2021.
- AUGÉ, Marc. **Não lugares**: Introdução a uma antropologia da supermodernidade. Campinas: Papirus, 1994.
- BACHELARD, Gaston. **Poética do Espaço**. São Paulo: Editora Martins Fontes, 1993.
- BAUDELAIRE, Charles. **Sobre a Modernidade**. 6. ed. Rio de Janeiro: Paz & Terra, 2007.
- CLAVAL, Paul. Geografia Cultural: O Estado da Arte. In: CORRÊA, Roberto Lobato; ROSENDHAL, Zeny (orgs.). **Manifestações da Cultura no Espaço**. Rio de Janeiro: UERJ, 1999.
- DAMERGIAN, Sueli. A construção da subjetividade na metrópole paulistana. In: TASSARA, Eda Terezinha de Oliveira (org.). **Panoramas interdisciplinares para uma Psicologia Ambiental do urbano**. São Paulo: Educ, 2001, p. 87-120.
- FOLLMANN, José Ivo. Processos de identidade *versus* processos de alienação: algumas interrogações. **identidade! Revista Eletrônica do Grupo de Pesquisa da Escola Superior de Teologia** (Faculdade EST) v. 17, n. 1. São Leopoldo: [s.l.], jan.-jun. 2012.

- GODOY, Arilda Schmidt. Introdução à pesquisa qualitativa e suas possibilidades. **RAE – Revista de Administração de Empresas**. v. 35. São Paulo: [s.l.] p. 57-63, 1995.
- GÓIS, César Wagner de Lima. **Psicologia Comunitária: Atividade e Consciência**. Fortaleza: Instituto Paulo Freire, 2005.
- GOLDENBERG, Mirian. **A arte de pesquisar: como fazer pesquisa qualitativa em Ciências Sociais**. Rio de Janeiro: Record, 2005.
- GONÇALVES, Teresinha Maria. **Cidade e poética: um estudo de psicologia ambiental sobre o ambiente urbano**. Ijuí: Unijuí, 2007.
- GONÇALVES, Teresinha Maria. Memórias do Eldorado do Carvão. [Cap. 7]. In: CAROLA, Carlos Renato (org.). **Memória e Cultura do Carvão em Santa Catarina: impactos sociais e ambientais**. Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2010.
- GONÇALVES, Teresinha Maria; LOPES, Vanessa; SILVEIRA, Bruno da Silva. Ecologia Integral na Hipermodernidade: a construção do sujeito sustentável em tempos de barbárie. [Cap. 9]. In: FOLLMAN, José Ivo. **Ecologia Integral: abordagens (im)pertinentes**. v. 3. São Leopoldo: Casa Leiria, 2021.
- GUATTARI, Félix. **As Três Ecologias**. Campinas: Papirus, 1990.
- GRAHAM, Stephen. **Cidades Sitiadas: o novo urbanismo militar**. São Paulo: Boitempo Editorail, 2016.
- HABERMAS, Jurgen. **Pensamento Pós-metafísico**. São Paulo: Almedina, 1ª ed., 2004.
- HALBWACHS, Maurice. **A Memória Coletiva**. São Paulo: Centauro, 2006.
- HALL, Stuart. **A identidade cultural na pós-modernidade**. Rio de Janeiro: Lamparina, 1992.
- HEIDEGGER, Martin. **Ser e Tempo**. 10. ed. [s.l.]: Vozes, 2015.
- LEVINAS, Emmanuel. **De la existencia al existente**. Trad. de Patricio Penalver. Madrid: Arena Libros, 2000.
- LIPOVETSKY, Gilles. **Os Tempos Hipermodernos**. São Paulo: Editora Barcarolla, 2004.
- LIPOVETSKY, Gilles; SERROY, Jean. **A Estetização do Mundo: viver na era do capitalismo artista**. São Paulo: Companhia das Letras, 2015.
- MAGALHÃES, Sérgio. **Sobre a cidade: habitação e democracia no Rio de Janeiro**. São Paulo: Pró Editores Associados, 2002.
- MASSEY, Doreen. **Pelo espaço: uma nova política da espacialidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008.

PINEDA, Fernando Foreo. ¿Qué es alienación? Perspectivas para la actualización de un concepto del pensamiento social crítico. **Praxis Filosófica**. v. 52. [s.n.]: [s.l.], p. 203-224, 2021. Disponível: <https://doi.org/10.25100/pfilosofica.v0i52.10713> Acesso em 13/10/2021.

POL, Enric. La apropiación del espacio. In: INÍGUEZ, Lupicínio; POL, Enric. **Monografies psico-socio ambientales**. Barcelona: Universitat de Barcelona Publicacions, 1996.

PROSHANSKY, Haroldo; FABIAN, Abbe; KAMINOFF, Robert. Place-identity: physical world socialization of the self. **Journal of Environmental Psychology**. v. 3, n. 1, [s.l.]: [s.n.], p. 57-83, 1987.

RIOS, Pablo Facundo. “El papel de la imaginación y el arte en el método fenomenológico de Levinas y Bachelard”. **Ideas y Valores**. v. 70, n. 175, [s.l.]: [s.n.], p. 33-46, 2021.

SANTOS, Milton. **Território, territórios: ensaio sobre o ordenamento territorial**. 2. ed. Rio de Janeiro: DP&A, 2006.

SCARDUELLI, Grasielle; GONÇALVES, Teresinha Maria. Memória, paisagem urbana e seus processos de identidade: o caso da Praça Nereu Ramos em Criciúma/SC. **Revista de Arquitetura IMED**. v. 9, n. 1. [s.n.]: [s.l.], 2020.

SENNETT, Richard. **Construir e Habitar: ética para uma cidade aberta**. 1. ed. Rio de Janeiro: Editora Record, 2018.

TASSARA, Eda Terezinha de Oliveira; RABINOVICH, Elaine Pedreira. A invenção do urbano e o poético: uma cartografia afetiva – Estudo sobre o bairro paulista da Barra Funda. In: TASSARA, Eda Terezinha de Oliveira. **Panoramas Interdisciplinares para uma psicologia ambiental do urbano**. São Paulo: Educ/Fapesp, 2001.

TUAN, Yi-Fu. **Espaço e lugar: a perspectiva da experiência**. Londrina: Eduel, 2015. *E-book*.

WORLD BANK GROUP. **DataBank: World Development Indicators**. 2020.

Disponível: <https://databank.worldbank.org/reports.aspx?source=2&series=SP.POP.TOTL&country=WLD> Acesso em 13/10/2021.

Submetido em: dezembro de 2021

Aceito em: maio de 2022